

日产汽车公司

日产汽车公司是日本的第二大汽车公司，也是世界十大汽车公司之一。该公司除生产各型汽车外，还涉足机床、工程机械、造船和航天技术等领域，是一个庞大的跨国集团公司。日产公司创立于 1933 年，其前身是户畑铸造公司和日本产业公司合并的汽车制造公司。1934 年开始使用现名“日产汽车公司”。日产公司的总部现设在日本东京市，雇员总数近 13 万人，现任总裁刈米丰。日产公司的汽车产品分实用型（即货车、小型客货车和四轮驱动车）、豪华型轿车和普通型轿车。实用车的品牌有巴宁、途乐、皮卡和佳碧等；豪华型有公爵、蓝鸟、千里马、无限、光荣、桂冠和总统等；普通型有阳光、自由别墅、地平线和兰利等。

公司可年产汽车 320 万辆。日产最早的汽车名叫达特桑，只有货车。1952 年日产从英国奥斯汀引进 A40 小客车制造技术，开始了技术引进和吸收的艰难创业。60 年代里，日产汽车公司已经消化吸收了英国技术，设计出了自己的达特桑小汽车并进入美国市场。整个 60 年代，日产全身心投入产品质量和新技术开发之中，不仅获得权威的“戴明质量奖”，而且在海外建立了第一家分厂——墨西哥分厂，此时日产汽车产品已经达到相当高的技术质量水平。本世纪 70 年代，日产汽车大量涌入美国市场，日产汽车公司进入飞速发展期，并在 70 年代和 80 年代初成为世界十大汽车公司之一。

在海外的企业中名列第 2 位的日立汽车公司，从 1980 年到 1981 年间继续不断地提出了国际化的路线。公司对那种只顾眼前机会而奔忙、并抓住什么工作就干的作法进行批判，石原社长对于实现国际化的生产基地的问题，明确表示了如下战略哲学：“仅靠组装好的汽车出口是有限的，如果在海外欢迎的时候不出口，那么，恐怕不客观存在欢迎的时代将到来。为了将来，现在搭桥是十分必要的。”“如果作为一个生产国际性商品的汽车厂家，那么，应该把目标放在美国通用汽车公司身上，把它作为衡量的基准。”

除过去的墨西哥厂外，相继建成了美国分公司、英国分公司、西班牙和意大利的合资公司以及东南亚和澳大利亚的装配厂。

1980 年 1 月，日产汽车公司取得了西班牙最大农机卡车厂家—摩托卢·伊比利卡公司股份的 36%，1980 年 11 月，技术援助合同得到认可。“巴特鲁”、“巴拿特”这两种商业汽车获得认可，决定生产。“巴特鲁”牌汽车，计划从 1983 年开始每月生产 10000 辆至 15000 辆，“巴拿特”牌汽车，在这一年之后开始生产。西班牙预要在 1983 年加入欧洲共同体组织，对日产汽车公司来说，为将来占领欧洲共同体市场作好准备，并把生产这两种商业汽车作为

基础。

从 1977 年 4 月开始，原计划意大利国营汽车厂与阿鲁法·罗米欧有限公司合作生产小轿车，因受到费阿特（意大利最大的汽车制造厂）的反对，推迟了政府的批准时间。到 1980 年 10 月才正式签字，1980 年 12 月，建立了阿鲁法·罗米欧—日产汽车（ARNA）公司，其资金为 250 万亿里拉（约 66 亿日元），职工 1500 人，从 1983 年开始，计划生产 1100—1500CC 级的 FF 式小型轿车，年产量为 60000 辆，出资比率各占一半。另外，在意大利南部，拿波里市西北 50 公里的阿布里河市，得到 18 万平方米的地皮，在那里将建设工厂。日产汽车公司负责基本设计，提供车身和车身悬架装置的零部件。阿鲁法·罗米欧有限公司负责供应发动机和变速器等。年产量 60000 台，其中 30000 台向欧洲其它国家出口。日产汽车公司对于阿鲁法·罗米欧来说，是重建十年计划的核心力量，对于日产汽车公司来说，虽然有点波折，但在欧洲共同体区域内建立了生产的桥头堡，可以很快获得有关欧洲汽车行业的情报，这都是有利的地方。

1980 年 12 月，日产汽车公司与德国的伏卢库斯瓦根公司（VW）达成协议，进入全面合作的阶段。第一步的合作关系是，制订计划，将“VW”汽车在日本进行生产（包括将来两公司采取“统一生产方式”），1981 年 4 月设想作为中间阶段的合作事项，从 1983 年春开始，月产量达到 4000 至 5000 辆汽车，种类是注重客货两用的“桑塔纳”牌汽车。这是 1987 年 9 月，在法兰克福的汽车展览会上，预定展出的产品。

日产汽车公司对欧洲进行攻坚战的关键，是对英国有单独的发展计划。1980 年 6 月，日产汽车公司得到英国政府工业部关于发展企业为宗旨的正式的邀请，于是 1981 年 1 月，日产汽车公司发表了为建设小型轿车工厂而事前进行调查的意见，计划将建立 100% 出资的当地法人企业。在英国政府指定的开发地区，或在特别开发地区建设工厂。该工厂的年产量为 20 万辆，规格是 1600CC 级的 FF 家庭用车。1984 年开始投产，到 1986 年将雇佣 4000 至 5000 人，进入全部开工和生产阶段。当地的零部件调配比率是，预计开始阶段为 60%，最后要达到 80%，为了适应这一计划的需要，把劳资关系情况和零部件调配问题作为重点，进行了事前调查，在编制计划的同时，委托英国的麦金斋咨询公司进行可行性试验。计划需要 1000 亿日元的投资，能否实现就根据调查的结果而定。保留了这样一个条件，即如果不理想，也可以撤销合同。

施展世界战略的最重要的课题是，进入美国市场的问题。1980 年 4 月，决定建设小型卡车工厂；7 月，建立了日产摩托制造公司；8 月，发掘并起用人才，原来福特公司负责生产的副经理马滨·特·拉里奥就任经理；10 月，在田纳西州的省府纳西比卢迈郊的斯马拉市购买了 340 万平方米的工厂地基，决定在 1983 年底完成建厂任务。该厂的总投资额为 3 亿美元，职工有 2200 人，年产：“日产卡车”12 万辆。从锻压电焊、组装、涂料直到最后装配，

进行流水作业。日产摩托制造公司，为了提高生产效率和提高质量，要采用日本式经营，这是很显然的。

1990 年，日产公司海外汽车产量已达 64 万辆，美国分公司的产量在 1992 年达到 44 万辆。

日产汽车公司在社长的亲自指挥下，同时进行了 5 项国际化战略计划。但是，担心实力不相称，难以搞得十全十美，迫切需要解决的问题很多，如资金、人才、系统的零部件厂家、整顿和完善销售公司等等。虽然有障碍，但为了达到与美国通用汽车并驾齐驱的标准，这是不能回避国际化的战略。可以说，日产汽车公司已经为此而投下了资本，还决定从 1981 年度到 1983 年度的 3 年期间内，计划总投资 1 万亿日元，海外生产有关的投资估计达到 2 千亿日元，随着计划的具体落实，投资额将不断增加。为了适应巨额的设备资金需要，把自己的资本保持在一定的水平上，以推进财务战略方面的国际化和多样化。

1980 年 11 月和 1981 年 5 月，公司以欧洲寄托证券（EDR）形式，发行了合计 1.1 亿个股份的时价，还在英国发行了可以转换 50000 万英镑的公司债券，预定发行 2 亿瑞士法郎的可转换的公司债券，预料，今后以多国通货计算方式进行的资金调配工作也会更加活跃起来。发行时价、转换公司债券等与增加资金有关联的调配资金，是以维持高水平的利益、分红为前提的。日产汽车公司的世界战略，是不失时机地生产大量成品，同时也是为了在 80 年代维持生存而推行的决策。